

## **SKRIPSI**



# **STUDI SOSIO-YURIDIS TENTANG PELANGGARAN KEWAJIBAN PENGENDARA SEPEDA MOTOR MENYALAKAN LAMPU UTAMA PADA SIANG HARI DI KOTA MAKASSAR**

**OLEH  
MUH. DANIAL AQSAR  
B 111 09 274**

**BAGIAN HUKUM PIDANA  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2014**

**HALAMAN JUDUL**

**STUDI SOSIO-YURIDIS TENTANG PELANGGARAN  
KEWAJIBAN PENGENDARA SEPEDA MOTOR  
MENYALAKAN LAMPU UTAMA PADA SIANG HARI  
DI KOTA MAKASSAR**

**OLEH:**

**MUH. DANIAL AQSAR**

**B 111 09 274**

**SKRIPSI**

Diajukan sebagai Tugas Akhir dalam Rangka Penyelesaian Studi Sarjana  
dalam Program Bagian Hukum Pidana  
Program Studi Ilmu Hukum

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR**

**2014**

## **PENGESAHAN SKRIPSI**

# **STUDI SOSIO-YURIDIS TENTANG PELANGGARAN KEWAJIBAN PENGENDARA SEPEDA MOTOR MENYALAKAN LAMPU UTAMA PADA SIANG HARI DI KOTA MAKASSAR**

Disusun dan diajukan oleh

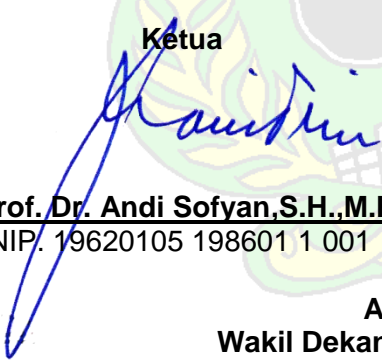
**MUH. DANIAL AQSAR**

**B 111 09 274**


Telah Dipertahankan di Hadapan Panitia Ujian Skripsi yang Dibentuk  
dalam Rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana  
Bagian Hukum Pidana Program Studi Ilmu Hukum  
Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin  
Pada Hari Jumat, 28 Februari 2014  
Dan Dinyatakan Diterima

**Panitia Ujian**


**Ketua**

  
**Prof. Dr. Andi Sofyan, S.H., M.H.**  
NIP. 19620105 198601 1 001

**Sekretaris**

  
**Hj. Haerahanah, S.H., M.H.**  
NIP. 19661212991032002

**An. Dekan  
Wakil Dekan Bidang Akademik,**

  
**Prof. Dr. Ir. Abrar Saleng, S.H., M.H.**  
NIP. 19630419 198903 1 003

## PERSETUJUAN PEMBIMBING

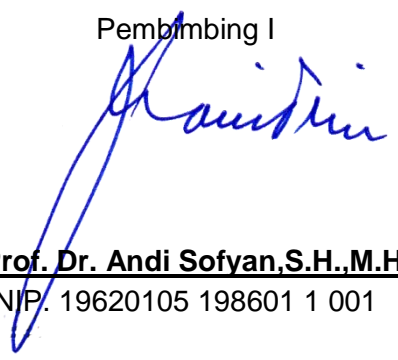
Menerangkan bahwa skripsi mahasiswa:

Nama : **Muh. Danial Aqsar**  
No. Pokok : **B 111 09 274**  
Bagian : **HUKUM PIDANA**  
JudulSkripsi : **“Studi Sosio-Yuridis tentang Pelanggaran Kewajiban  
Pengendara Sepeda Motor Menyalakan Lampu Utama pada  
Siang Hari di Kota Makassar”**


Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam Ujian Skripsi.

Makassar, Januari 2014

Pembimbing I

  
**Prof. Dr. Andi Sofyan, S.H., M.H.**  
NIP. 19620105 198601 1 001

Pembimbing II

  
**Hj. Haeranah, S.H., M.H.**  
NIP. 19661212991032002

## PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Menerangkan bahwa skripsi mahasiswa:

Nama : **Muh. Danial Aqsar**  
No. Pokok : **B 111 09 274**  
Bagian : **HUKUM PIDANA**  
JudulSkripsi : **“Studi Sosio-Yuridis tentang Pelanggaran Kewajiban  
Pengendara Sepeda Motor Menyalakan Lampu Utama pada  
Siang Hari di Kota Makassar”**

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Makassar, Februari 2014

A.n. Dekan

Wakil Dekan Bid. Akademik



**Prof.Dr.Ir. Abrar Saleng, S.H.,M.H.**

NIP. 19630419 198903 1 003

## ABSTRAK

**Muh Danial Aqsar (B111 09 274) Dengan judul skripsi Studi sosio-yuridis Tentang Pelanggaran Kewajiban Pengendara Sepeda Motor Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari Di Kota Makassar dibimbing oleh Andi Sofyan dan Haeranah**

Tujuan dari penelitian ini adalah Untuk mengetahui implementasi Pasal 293 ayat (2) UU No. 22 tahun 2009 oleh penegak hukum bagi pengendara sepeda motor yang melanggar kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari di Kota Makassar dan Untuk mengetahui Kendala yang dihadapi oleh aparat penegak hukum dalam mengimplementasikan Pasal 293 ayat (2) UU NO. 22 tahun 2009 terhadap pelanggaran kewajiban pengendara sepeda motor menyalakan lampu utama pada siang hari di kota Makassar

Penelitian ini bersifat penelitian lapangan dimana pengumpulan data dilakukan dengan metode wawancara terhadap beberapa pihak yang terkait dengan topik penelitian. Selain itu, penulis juga melakukan penelitian kepustakaan melalui data-data yang berkaitan dan buku-buku yang berkaitan dengan topik penelitian. Selanjutnya, data yang diperoleh dianalisis secara kualitatif dan dipaparkan secara deskriptif.

Berdasarkan analisis , penulis menyimpulkan beberapa hal antara lain:1) Implementasi Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ tentang kewajiban pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu di siang hari belum berlaku efektif karena masih banyak pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu saat berkendara di siang hari. Dalam menghadapi ketidaktaatan pengendara tersebut, pihak Sat Lantas Polresta Makassar belum menempuh tindakan represif seperti memberikan surat TILANG tetapi tindakan yang dilakukan masih tindakan preventif. Adapun tindakan preventif tersebut adalah melakukan sosialisasi tentang kewajiban menyalakan lampu di siang hari oleh pengendara sepeda motor;2) Terdapat beberapa kendala yang dihadapi oleh aparat penegak hukum dalam menegakkan kewajiban bagi pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu di siang hari. Adapun kendala-kendala tersebut adalah *pertama*, kendala masyarakat yang terdiri dari ketidaktahuan/ ketidakpahaman masyarakat dan ketidakdisiplinan masyarakat. *Kedua*, kendala lemahnya penjatuhan sanksi oleh penegak hukum dan *ketiga*, kendala ekonomi karena pelaksanaan peraturan ini akan menyebabkan pengendara menghabiskan dana lebih.

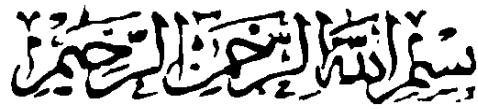
## **ABSTRACT**

**Danial muh Aqsar ( B111 09 274 ) with the title of the thesis studies the socio - juridical About Abuse Liability Riders Motorcycle Turning Lights At Home Day In Makassar guided by Andi Sofyan and Haeranah**

The purpose of this is to know panelitian implementation of Article 293 paragraph ( 2 ) of Law no. 22 in 2009 by law enforcement for motorbike riders who violate obligations headlights turned on during the day in the city of Makassar and to know Constraints faced by law enforcement agencies in implementing Article 293 paragraph ( 2 ) of the Act NO . 22 of 2009 on violations of the obligations of motorcyclists turn on headlights during the day in the city of Makassar This research is a field of research where data collection was conducted using interviews with several parties related to the research topic . In addition , the authors also conducted research through data kepustakaan related and books related to the topic of research . We do now , the data were analyzed qualitatively and presented descriptively.

Based on the analysis , the authors menyimpulkan several things , among others : 1 ) Implementation of Article 293 paragraph ( 2 ) of the Act concerning liability LLAJ motorcyclists to turn on the lights during the day is not effective because there are many bikers who do not turn the lights on when driving in daylight . Disobedience in the face of the rider , the Sun So Polrestabes Makassar not take repressive measures such as giving him a ticket but still the action taken preventive measures . The preventive measures are socialized liability turn on the lights during the day by motorcycle riders ; 2 ) There are several constraints faced by law enforcement officers in enforcing the obligation for motorcyclists to turn on the lights during the day . As these constraints are first , the constraints society of ignorance / misunderstanding of the community and society indiscipline . Second , the imposition of sanctions by the constraints of weak law enforcement and third , economic constraints due to the implementation of this rule will cause the rider to spend more money .

## UCAPAN TERIMA KASIH



*Assalamu alaikum warahmatullahi wabarakatuh*

Puji syukur tercurah kepada Allah SWT yang senantiasa melimpahkan rahmat, hidayah, dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Studi Sosio-Yuridis Tentang Pelanggaran Kewajiban Pengendara Sepeda Motor Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari Di Kota Makassar” ini tepat waktu, guna memenuhi persyaratan penyelesaian studi Program Sarjana Ilmu Hukum di Universitas Hasanuddin, Makassar.

Penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada orang tua penulis, Ayahanda alm. H.Mone dan Ibunda HJ.Hasiah serta keluarga penulis, Terima kasih atas berbagai jerih payah, dedikasi, doa, perhatian, dan segala hal yang sangat membangun penulis hingga saat ini. Tidak akan ada tara yang setimpal bagi penulis untuk membalas, tapi semoga Allah senantiasa menaungi, mencurahkan rahmat yang tak pernah putus untuk kita semua. Terima kasih telah menjadi ‘tempat pulang’ penulis dalam hidup ini.

Selama proses studi, terlebih dalam proses penyelesaian skripsi ini, penulis mendapatkan begitu banyak sumbangsih dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis ingin berterima kasih kepada:



1. Bapak Prof. Dr. Aswanto, S.H., M.S., DFM selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin dan segenap jajaran Wakil Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
2. Bapak Prof. Dr. Aswanto, S.H.,M.S.DFM., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin beserta segenap jajaran Wakil Dekan dan dosen Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin;
3. Bapak Prof. Dr. Muhadar, S.H., M.S, selaku Ketua Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
4. Bapak Prof. Dr. Andi Sofyan, S.H., M.H dan Ibu HJ. Haeranah S.H., M.H., selaku pembimbing I dan pembimbing II, serta Bapak Prof. Dr. H.M. Sahid Karim S.H., M.H., Bapak Kaisaruddin, S.H.,, dan ibu Hijrah, S.H., M.H., selaku penguji ujian akhir penulis;
5. Bapak Dr. Judhariksawan, S.H.,M.H. selaku Penasihat Akademik atas waktu dan nasihat yang dicurahkan kepada penulis
6. Seluruh pegawai dan karyawan di Fakultas Hukum UNHAS yang senantiasa membantu penulis selama menempuh pendidikan
7. Sahabat-sahabatku Muh.Afif Mahfud Yupitasari Saeful, Muarif, Ika Karlina, Suardi, Sukma Indrajati, Wahyudin, Dedi Risfandi, Sri Rahayu, Florini Deasy V.P., Andi Ridwansyah Bahar Putra, Amirul Bahar, Ihsan Nur, Firda Mutiara, , Monica Mahardi,

Oktavianus Patiung, Edwin Damil Permana, Isak Purwanto, Saeful Idris, Asdar Kadir, Rochxy, Wandy, Iman, Imam, Ilham, Dede, Rudy dan Randy atas kebersamaan dan pelajaran hidup yang kalian berikan

8. Untuk yang Terkasih Rismawati S.pd yang telah memberikan motifasinya selama menyelesaikan skripsi ini.
9. Kawan-kawan Angkatan Doktrin Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, yang meski tak setempo akhirnya, namun tak pernah minor dalam kekerabatannya;
10. Senior, teman-teman dan adik-adik di UKM Lembaga Penalaran dan Penulisan Karya Ilmiah (LP2KI) Fakultas Hukum UNHAS atas segala bantuan dan nasehat yang telah diberikan kepada penulis selama ini
11. Seluruh pihak yang telah turut membantu selama proses studi dan penyelesaian tugas akhir penulis di Universitas Hasanuddin, baik secara langsung maupun tidak langsung.

Penulis menyadari skripsi ini masih berada jauh dari titik kesempurnaan, namun penulis berharap di tengah ketidaksempurnaan itu, skripsi ini tetap mampu memberikan manfaat bagi sebanyak-banyaknya orang. Terima kasih. *Wassalam*.

Makassar, maret 2014

Penulis

## DAFTAR ISI

	halaman
<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>PENGESAHAN SKRIPSI .....</b>	<b>ii</b>
<b>PERSETUJUAN PEMBIMBING .....</b>	<b>iii</b>
<b>PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI.....</b>	<b>iv</b>
<b>ABSTRAK.....</b>	<b>v</b>
<b>UCAPAN TERIMA KASIH.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>x</b>
 <b>BAB I     PENDAHULUAN .....</b>	 <b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Rumusan Masalah .....	7
C. Tujuan Penelitian .....	8
D. Manfaat Penelitian .....	8
 <b>BAB II     TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	 <b>10</b>
A. Tindak Pidana .....	10
1. Pengertian tindak pidana .....	10
2. Unsur-unsur tindak pidana.....	12
3. Jenis-jenis tindak pidana.....	16
B. Pengertian Sepeda motor .....	24
C. Pengertian Lampu utama .....	25
D. Pengertian Siang hari.....	26
E. Pengertian Lalu lintas.....	27
F. Undang-Undang NO. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan .....	28

<b>BAB III</b>	<b>METODE PENELITIAN .....</b>	<b>30</b>
A.	Lokasi Penelitian .....	30
B.	Jenis dan Sumber Data .....	30
C.	Teknik Pengumpulan Data .....	31
D.	Analisis Data .....	31
<b>BAB IV</b>	<b>HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>45</b>
A.	Implementasi Pasal 293 Ayat (2) UU LLAJ No. 22 Tahun 2009 tentang Kewajiban Pengendara Sepeda Motor Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari .....	32
B.	Kendala Yang Dihadapi Oleh Penegak Hukum Dalam Mengimplementasikan Kewajiban Pengendara Sepeda Motor Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari Dikota Makassar.....	36
<b>BAB V</b>	<b>PENUTUP .....</b>	<b>44</b>
A.	Kesimpulan .....	44
B.	Saran .....	45
	<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>46</b>

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Negara sebagai wadah dari suatu bangsa untuk mencapai cita-cita atau tujuan bangsanya sementara hukum merupakan suatu himpunan peraturan-peraturan (perintah-perintah dan larangan-larangan) yang mengurus tata tertib suatu masyarakat dan karena itu harus ditaati oleh masyarakat itu, jadi secara sederhana Negara hukum adalah Negara yang penyelenggara kekuasaan pemerintahannya didasarkan atas hukum. Dalam Negara hukum, kekuasaan menjalankan pemerintahan berdasarkan kedaulatan hukum (supremasi hukum) dan bertujuan untuk menjalankan ketertiban hukum. Banyak dijumpai permasalahan yang berkaitan dengan pelanggaran tata tertib masyarakat mulai dari yang ringan hingga yang berat, dimana setiap pelanggaran yang dilakukan pasti ada akibatnya yaitu berupa penjatuhan sanksi.

Disiplin sangat diperlukan di seluruh aspek kehidupan. Masyarakat sebagai subjek hukum harus patuh dan disiplin terhadap aturan hukum yang telah ditetapkan oleh pemerintah, dengan kedisiplinan yang baik maka akan tercapai masyarakat yang teratur dan sejahtera. Memang tidak mudah untuk memahami manfaat dari disiplin yang baik, terkadang terasa lebih menguntungkan apabila melakukan hal yang sebaliknya misalnya dalam disiplin berlalu lintas. Indonesia adalah salah satu negara berkembang baik dalam bidang ekonomi, sosial dan industri di dunia.

Sebagai salah satu negara berkembang dan ingin maju, tentunya Indonesia berusaha untuk menyesuaikan diri dan mengikuti perkembangan dalam segala bidang. Hal ini sesuai dengan perkembangan Ilmu Pengetahuan dan Teknonlogi (IPTEK) di era globalisasi yang serba modern saat ini.

Salah satu produk modern yang banyak di Indonesia adalah sepeda motor. Angka kepemilikan sepeda motor meningkat tajam dari tahun ke tahun. Namun sayangnya, tidak diikuti dengan kesadaran berkendara yang baik ditambah tingkat emosional yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas sehingga membuat meningkatnya angka kemacetan di sepanjang jalan. Pada tahun 2009, telah disahkan mengenai tata tertib berlalu lintas yaitu Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 (UU LLAJ) tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-Undang ini ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Dalam UU tersebut terdapat peraturan baru bagi pengendara bermotor khususnya pengendara sepeda motor. Latar belakang pembuatan peraturan ini adalah tingginya angka kecelakaan yang terjadi disetiap harinya. Serta kurangnya kesadaran untuk berkendara secara bijak dan tanggung jawab. Dari berbagai peristiwa kecelakaan yang terjadi, didapatkan fakta bahwa sebagian besar kecelakaan terjadi pada roda dua atau sepeda motor. Selain itu, kecelakaan juga banyak memakan korban jiwa. Tingginya pelanggaran lalu lintas bisa dilihat dari angka pelanggaran yang terus meningkat.

Di dalam Pasal 105 UU LLAJ dinyatakan bahwa setiap orang yang menggunakan jalan wajib berperilaku tertib dan/atau mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Masalah sikap berlalu lintas sudah merupakan suatu fenomena yang umum terjadi di kota-kota besar di negara-negara yang sedang berkembang. Persoalan ini sering dikaitkan dengan bertambahnya jumlah penduduk kota yang mengakibatkan semakin meningkatnya aktivitas dan kepadatan di jalan raya. Lalu lintas kendaraan yang beraneka ragam dan pertambahan jumlah kendaraan yang lebih cepat dibandingkan dengan pertambahan prasarana jalan mengakibatkan berbagai masalah lalu lintas, contohnya kemacetan lalu lintas.

Dari data yang diperoleh angka kecelakaan lalu lintas di Makassar masih tinggi. Hingga November 2012, jumlah kecelakaan sudah mencapai 931 kasus. Jika dirata-ratakan dari jumlah itu, kecelakaan di kota ini bisa mencapai dua kasus per hari. Dari kasus tersebut sebanyak 128 orang meninggal dunia, 265 luka berat, dan 859 orang luka ringan, dengan nilai kerugian material mencapai Rp 1,5 miliar. Jumlah korban yang tewas di jalan tersebut menurun dibandingkan tahun 2011 lalu yang mencapai 177 orang. Kasus kecelakaan hingga Desember tahun lalu mencapai 1.203 kejadian. Kepala Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polrestabes Makassar, Ajun Komisaris Besar Polisi (AKPB) Lafri Prasetyono, Jumat (23/11/12), mengatakan, jumlah kecelakaan tersebut masih bisa bertambah hingga akhir tahun 2012.

UU ini melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Dari sekian banyak ketentuan yang ada, salah satu pasal yang mendapatkan respon beragam dan menjadi perdebatan di masyarakat yaitu Pasal 107 ayat (2) pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

Selanjutnya di dalam batang tubuh dijelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh Undang-Undang ini adalah:

1. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Kecelakaan dapat terjadi karena berbagai faktor, penyebab yang paling banyak adalah akibat kecerobohan pengendara itu sendiri. Misalnya, mengoperasikan handphone pada saat berkendara, tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas dan lain-lain. Banyak kasus-kasus pelanggaran yang dilakukan pengendara sepeda motor, yang dapat membahayakan diri mereka sendiri, antara lain:



1. Pengendara sepeda motor senantiasa akan mencari jalan atau celah agar tidak terhalang kendaraan di depannya, baik dengan cara menyalip kendaraan di depannya atau bahkan sampai naik ke trotoar sehingga para pejalan kaki menjadi ketakutan.
2. Mematikan atau tidak memfungsikan dengan sengaja lampu motor, baik lampu utama, lampu rem ataupun lampu sen, sehingga hal ini akan sangat membahayakan dirinya sendiri dan kendaraan lain dibelakangnya.
3. Mengubah bentuk kendaraan yang dapat merugikan orang lain, misalnya menghilangkan spakboard belakang, sehingga ketika hujan dapat membuat cipratan banyak ke kendaraan lain. Dan masih banyak lagi pelanggaran-pelanggaran lain.

Sebenarnya sudah sering dilakukan pemeriksaan kendaraan mendadak di jalanan oleh petugas polisi, tetapi sayangnya para petugas hanya melakukan razia terhadap perlengkapan pengendara seperti Surat Izin Menegemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK). Sedangkan untuk perlengkapan kendaraannya sendiri jarang dilakukan pengecekan. Seharusnya masih banyak lagi peraturan-peraturan jalan raya yang harus ditaati dan semua itu ada sanksinya. Salah satu peraturan yang diatur dalam UU LLAJ yaitu kewajiban pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu pada siang hari terdapat pada Pasal 107 ayat (2) “pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari”.

Pasal tersebut mewajibkan pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu kendaraannya pada siang hari namun dalam kenyataannya masih banyak pengendara sepeda motor yang tidak menjalankan peraturan tersebut. Tujuan utama dari pasal tersebut adalah untuk mengurangi tingginya angka kecelakaan yang banyak terjadi saat ini. Analisis ilmiah mengenai menyalakan lampu utama sepeda motor dapat menghindarkan kecelakaan lalu lintas adalah dengan menyalakan lampu utama maka pengendara atau pengguna jalan lain di depannya akan lebih cepat melakukan reaksi. Sehingga pengendara atau pengguna jalan lain akan segera mengetahui keberadaan sepeda motor yang menyalakan lampu utama dan dapat memberikan jarak atau posisi aman di jalan.

Kota Makassar sebagai salah satu bagian dari Provinsi Sulawesi selatan yang saat ini menjadi salah satu kota padat di Indonesia. Hal ini disebabkan di Kota Makassar banyak perguruan tinggi yang diminati oleh orang-orang dari luar daerah. Sehingga banyak jalan-jalan besar yang menghubungkan kota makassar dengan kabupaten ataupun dengan kota lain menjadi sangat ramai oleh kendaraan-kendaraan roda dua maupun roda empat.

Selain itu jalan - jalan protokol yang ada di Kota Makassar setiap harinya di padati kendaraan roda dua maupun roda empat digunakan untuk beraktifitas seperti ke kantor, ke sekolah maupun ke pusat perbelanjaan. Dengan melihat sudah banyaknya kendaraan di jalan sehingga kecelakaan akan mudah terjadi dikarenakan sebagian besar

pengemudi tidak memperhatikan rambu-rambu lalu lintas yang ada. Sosialisasi sudah sering dilaksanakan di berbagai tempat berkenaan dengan peraturan UU LLAJ khususnya pada Pasal 107 ayat (2) yaitu kewajiban menyalakan lampu utama bagi sepeda motor pada siang hari. Namun masalah kecelakaan ini tidak dapat dihindarkan lagi, mengingat masih kurangnya kesadaran dan kepatuhan dalam bersepeda motor.

Berdasarkan dari uraian penjelasan latar belakang tersebut maka penulis tertarik untuk menjadikan judul **“Studi sosio-yuridis Tentang Pelanggaran Kewajiban Pengendara Sepeda Motor Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari Di Kota Makassar”** sebagai studi hukum.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu :

1. Bagaimanakah implementasi Pasal 293 ayat (2) UU No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan oleh penegak hukum bagi pengendara sepeda motor yang melanggar kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari di Kota Makassar?
2. Kendala apa yang dihadapi oleh aparat penegak hukum dalam mengimplementasikan pasal 293 ayat (2) UU NO. 22 tahun 2009 terhadap pelanggaran kewajiban pengendara sepeda motor menyalakan lampu utama pada siang hari di kota Makassar?

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah yang ada maka tujuan secara umum penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui implementasi Pasal 293 ayat (2) UU No. 22 tahun 2009 oleh penegak hukum bagi pengendara sepeda motor yang melanggar kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari di Kota Makassar.
2. Untuk mengetahui Kendala yang dihadapi oleh aparat penegak hukum dalam mengimplementasikan Pasal 293 ayat (2) UU NO. 22 tahun 2009 terhadap pelanggaran kewajiban pengendara sepeda motor menyalakan lampu utama pada siang hari di kota Makassar

### **D. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat yang diharapkan dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut :

#### **1. Manfaat Teoritis**

Penulis berharap penelitian ini dapat memberikan sumbangan pemikiran untuk keperluan dan mengembangkan pengetahuan ilmu hukum khususnya yang mengkaji tentang tindak pidana pelanggaran atau lebih spesifiknya pelanggaran terhadap pelaksanaan Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ untuk menyalakan lampu utama di siang hari.

#### **2. Manfaat Praktis**

##### **a. Bagi Penulis**

Dapat menambah ilmu pengetahuan mengenai faktor-faktor penyebab terjadinya pelanggaran terhadap UU LLAJ khususnya Pasal 107 ayat (2).

**b. Bagi Polisi**

Dapat memberi solusi penanganan pelanggaran terhadap Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ.

**c. Bagi Pemerintah**

Membantu pemerintah menemukan solusi sebagai pencegahan pelanggaran terhadap Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ.

**d. Bagi Masyarakat**

Memberikan informasi serta gambaran tentang penerapan peraturan Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ di masyarakat khususnya di Kota Makassar.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Tindak pidana**

##### **1. Pengertian tindak pidana**

Pembentuk undang-undang telah menggunakan kata "*strafbaar feit*" untuk menyebutkan apa yang dikenal sebagai tindak pidana di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) tanpa memberikan sesuatu penjelasan mengenai apa yang sebenarnya dimaksud dengan perkataan *strafbaar feit* tersebut.

Perkataan "*feit*" itu sendiri di dalam Bahasa Belanda berarti "sebagian dari suatu kenyataan" atau "*een gedeelte van de werkelijkheid*", sedang "*strafbaar*" berarti "dapat dihukum", hingga secara harfiah perkataan "*strafbaar feit*" itu dapat diterjemahkan sebagai "sebagian dari suatu kenyataan yang dapat dihukum", yang sudah barang tentu tidak tepat, oleh karena itu kelak akan diketahui bahwa yang dapat dihukum itu sebenarnya adalah manusia sebagai pribadi dan bukan kenyataan, perbuatan ataupun tindakan (Lamintang, 1997: 181).

Seperti yang telah ditentukan di atas, bahwa pembentuk undang-undang tidak memberikan sesuatu penjelasan mengenai apa yang sebenarnya telah dimaksud dengan perkataan "*strafbaar feit*", maka timbullah di dalam doktrin berbagai pendapat tentang apa yang sebenarnya dimaksud dengan "*strafbaar feir*" tersebut.

Hazewinkel-Suringa misalnya, mereka telah membuat suatu rumusan yang bersifat umum dari "*strafbaar feit*" sebagai "suatu tindakan perilaku manusia yang pada suatu saat tertentu dan dianggap sebagai perilaku yang harus dibedakan oleh hukum pidana dengan menggunakan sarana- sarana bersifat memaksa yang terdapat di dalamnya (Lamintang, 1997: 181).

Para penulis lama seperti Van Hamel telah merumuskan "*strafbaar feit*" itu sebagai "suatu serangan atau suatu ancaman terhadap hak- hak orang lain" yang menurut Hazewinkel-Suringa dianggap kurang tepat (Lamintang, 1997: 182).

Menurut Pompe perkataan "*strafbaar feit*" itu secara teoritis dapat dirumuskan sebagai "suatu pelanggaran norma (gangguan terhadap tertib hukum) yang dengan sengaja ataupun tidak dengan sengaja telah dilakukan oleh seorang pelaku, dimana penjatuhan hukuman terhadap perilaku tersebut adalah perlu demi terpeliharanya tertib hokum dan terjaminnya kepentingan umum atau sebagai "*de normovertreding (verstoring der rechtsorde), waaraan de overtreder schuld heft en waarvan de bestraffing diensting is voor de handhaving der rechts orde en de behartiging van het agemeen welzijn*". (Lamintang 1997: 182).

Sungguh pun beliau mengakui bahwa berbahaya untuk mencari suatu penjelasan mengenai hukum positif yakni semata- mata menggunakan pendapat- pendapat secara teoritis. Hal mana segera disadari apabila melihat kr dalam Kitab Undang- Undang Hukum Pidana, oleh karena di dalamnya dapat dijumpai sejumlah besar "*strafbare feiten*"

yang dari rumusan- rumusannya kita dapat mengetahui bahwa tidak satupun dari "*strafbaar feit*" tersebut yang memiliki sifat- sifat umum sebagai suatu "*strafbaar feit*", yakni bersifat "*wedemechtelijk*", "*aan schuld te wijten*" dan "*straafbaar*" atau yang bersifat "melanggar hukum", telah dilakukan dengan sengaja ataupun tidak dengan sengaja dan dapat dihukum.

Sifat- sifat seperti dimaksud di atas perlu dimiliki oleh setiap "*strafbaar feit*", oleh karena secara teoritis setiap pelanggaran norma atau setiap *normovertreding* itu merupakan suatu perilaku atau *gedraging* yang telah dengan sengaja dilakukan ataupun telah dengan tidak dengan sengaja dilakukan oleh seorang pelaku yang di dalam penampilannya merupakan suatu perilaku yang bersifat bertentangan dengan hukum atau "*in strijd met het recht*" atau bersifat "*wederrechtelijk*".

## **2. Unsur-unsur tindak pidana**

Mengikuti asas yang berlaku dalam hukum pidana, maka seseorang tidak dapat dipersalahkan melakukan tindak pidana apabila tindak pidana tersebut belum dirumuskan di dalam undang-undang. Sekalipun perkembangan mutakhir dalam hukum pidana menunjukkan bahwa asas hukum tersebut tidak lagi diterapkan secara rigid atau kaku, tetapi asas hukum tersebut sampai sekarang tetap dipertahankan sebagai asas yang sangat fundamental dalam hukum pidana sekalipun dengan berbagai modifikasi dan perkembangan.

Dengan demikian seseorang hanya dapat dipersalahkan melakukan tindak pidana apabila orang tersebut melakukan perbuatan



yang telah dirumuskan dalam ketentuan undang- undang sebagai tindak pidana, menurut ketentuan normatif yang lazim diberikan oleh hukum

Pidana berdasarkan asas legalitas seperti tersebut di atas adalah bahwa seseorang hanya dapat dipersalahkan sebagai telah melakukan tindak pidana apabila orang tersebut oleh hakim telah dinyatakan terbukti bersalah dengan memenuhi unsur- unsur dari tindak pidana yang bersangkutan seperti yang dirumuskan di dalam undang- undang.

Dengan kata lain dapat dikemukakan bahwa seseorang tidak dapat dipersalahkan melakukan tindak pidana apabila salah satu unsur tindak pidana yang didakwakan kepada orang tersebut tidak dapat dibuktikan. Sebab tidak terpenuhinya salah satu unsur tindak pidana tersebut, membawa konsekuensi dakwaan atas tindak pidana tersebut tidak dapat terbukti. Sekalipun demikian, batasan normatif tersebut dalam perkembangannya mengalami pergeseran, dimana sangat dimungkinkan orang tetap dapat dipersalahkan melakukan suatu tindak pidana berdasarkan nilai- nilai yang hidup dalam masyarakat sekalipun perbuatan tersebut tidak secara tegas diatur di dalam perangkat normatif undang- undang.

Secara umum unsur- unsur tindak pidana dibedakan ke dalam dua macam yaitu: (Tongat, 2006: 4)

1. Unsur obyektif yaitu unsur yang terdapat di luar pelaku (*dader*)

yang dapat berupa :

- a. Perbuatan, baik dalam arti berbuat maupun dalam arti tidak berbuat. Contoh unsur obyektif yang berupa “perbuatan” yaitu perbuatan- perbuatan yang dilarang dan diancam oleh undang- undang. Perbuatan- perbuatan tersebut dapat

disebut antara lain perbuatan- perbuatan yang dirumuskan di dalam Pasal 242, Pasal 263, Pasal 362 KUHP. Di dalam ketentuan Pasal 362 misalnya, unsur obyektif yang berupa “perbuatan” dan sekaligus merupakan perbuatan yang dilarang dan diancam oleh undang- undang adalah perbuatan mengambil, b. Akibat, yang menjadi syarat mutlak dalam tindak pidana materiil. Contoh unsur obyektif yang berupa suatu “akibat” adalah akibat akibat yang dilarang dan diancam oleh undang- undang dan sekaligus merupakan syarat mutlak dalam tindak pidana antara lain akibat-akibat sebagaimana dimaksudkan dalam ketentuan Pasal 351, Pasal 338 KUHP. Dalam ketentuan Pasal 338 KUHP misalnya unsur obyektif yang berupa “akibat” yang dilarang dan diancam dengan undang- undang adalah akibat berupa matinya orang, c. Keadaan atau masalah- masalah tertentu yang dilarang dan diancam oleh undang- undang. Contoh unsur obyektif yang berupa suatu “keadaan” yang dilarang dan diancam oleh undang- undang adalah keadaan sebagaimana dimaksud dalam ketentuan Pasal 160, Pasal 281 KUHP. Dalam ketentuan Pasal 282 KUHP misalnya, unsur obyektif yang berupa “keadaan” adalah tempat umum.

## 2. Unsur Subyektif, yaitu unsur yang terdapat dalam diri pelaku

(dader) yang berupa:

- a. Hal yang dapat dipertanggung-jawabkannya seseorang terhadap perbuatan yang telah dilakukan (kemampuan bertanggung jawab)
- b. Kesalahan atau schuk. Berkaitan dengan masalah kemampuan bertanggung jawab di atas. Seseorang dapat dikatakan mampu bertanggung jawab apabila dalam diri orang itu memenuhi tiga syarat yaitu:

- 1) Keadaan jiwa orang itu adalah sedemikian rupa, sehingga ia dapat mengerti akan nilai perbuatannya dan arena juga mengerti akan nilai dari akibat perbuatannya itu.
- 2) Keadaan jiwa orang itu sedemikian rupa, sehingga ia dapat menentukan kehendaknya terhadap perbuatan yang ia lakukan.
- 3) Orang itu harus sadar perbuatan mana yang dilarang dan perbuatan mana yang tidak dilarang oleh undang- undang.

Sementara itu berkaitan dengan persoalan kemampuan bertanggung jawab ini pembentuk KUHP berpendirian, bahwa setiap orang dianggap mampu bertanggung jawab. Konsekuensi dari pendirian ini adalah bahwa masalah kemampuan bertanggung jawab ini tidak perlu

dibuktikan adanya di pengadilan kecuali apabila terdapat keragu- raguan terhadap unsur tersebut (Tongat 2006: 5).

Bertolak dari pendirian pembentuk KUHP di atas, dapat dimengerti bahwa di dalam KUHP sendiri tidak ada penjelasan tentang apa yang dimaksud kemampuan bertanggung jawab. KUHP hanya memberikan rumusan secara negatif atas kemampuan bertanggung jawab ini terdapat di dalam ketentuan Pasal 44 KUHP yang menentukan sebab- sebab seseorang tidak dapat dipertanggung jawabkan atas perbuatannya.

- 1) Jiwanya cacat dalam tumbuhnya. Keadaan ini menunjuk pada suatu kejadian dimana jiwa seseorang itu tidak tumbuh dengan sempurna. Termasuk dalam kondisi ini adalah idiot, bisu, tuli sejak lahir dan lain- lain.
- 2) Jiwanya terganggu karena suatu penyakit. Dalam hal ini jiwa seseorang itu pada mulanya berada dalam keadaan sehat, tetapi kemudian dihindangi oleh suatu penyakit. Termasuk dalam kondisi ini misalnya maniak, histeria, melankolia, gila, dan lain- lain.

Unsur subjektif yang kedua adalah unsur “kesalahan” atau *schuld*. Sebagaimana diketahui, bahwa kesalahan atau *schuld* dalam hukum pidana dibedakan menjadi dua bentuk yaitu: (Tongat, 2006:6)

- 1) *Dolus* atau *opzet* atau kesengajaan
- 2) *Culpa* atau ketidaksengajaan

Diantara dua unsur subjektif tersebut di atas yang sangat penting berkaitan dengan pembicaraan tentang unsur- unsur tindak pidana adalah

kesalahan dalam bentuk “kesengajaan” atau *opzet*. Hal ini disebabkan hampir semua tindak pidana mengandung unsure *opzet*

### **3. Jenis-jenis tindak pidana**

Dalam membahas hukum pidana, nantinya akan ditemukan beragam tindak pidana yang terjadi didalam kehidupan bermasyarakat. Tindak pidana dapat dibedakan atas dasar-dasar tertentu. Menurut system KUHP, tindak pidana dibedakan antara kejahatan yang dimuat dalam buku II dan pelanggaran yang dimuat dalam buku III.

#### **a. Kejahatan**

Terkait dengan pengertian kejahatan, A.S. Alam (1992:2) memberikan definisi kejahatan dari dua sudut pandang, yakni :

“Kejahatan dapat dilihat dari dua sudut pandang, pertama dari sudut pandang hukum (yuridis) yaitu perbuatan yang melanggar hukum pidana (*a crime from the legal*), dan sudut pandang yang kedua adalah perbuatan yang melanggar norma-norma yang hidup dalam masyarakat yang lebih lazim disebut secara sosiologis (*a crime from the social*).”

Definisi kejahatan dilihat dari sudut pandang hukum atau secara yuridis menganggap bahwa bagaimanapun jeleknya perbuatan yang dilakukan oleh seseorang, sepanjang perbuatan tersebut tidak dilarang dan tidak diatur dalam peraturan perundang-undangan pidana, perbuatan tersebut tetap dianggap sebagai perbuatan yang bukan kejahatan.

Setiap orang yang melakukan kejahatan akan diberi sanksi pidana yang telah diatur dalam buku ke-II KUHP yang dinyatakan di dalamnya sebagai kejahatan. Hal ini dipertegas oleh J.E. Sahetapy (1989:11)

“Kejahatan sebagaimana terdapat dalam perundang-undangan, adalah setiap perbuatan (termasuk kelalaian) yang dilarang oleh hukum publik untuk melindungi masyarakat dan diberi sanksi berupa pidana oleh negara.”

Selanjutnya Moeliono (Soedjono Dirdjosisworo, 1976:31)

merumuskan kejahatan sebagai berikut :

“Kejahatan adalah pelanggaran norma hukum yang ditafsirkan atau patut ditafsirkan sebagai perbuatan yang merugikan, menjengkelkan dan tidak boleh dibiarkan.”

Dalam pengertian yuridis kejahatan dibatasi sebagai perbuatan yang telah ditetapkan oleh negara sebagai kejahatan dalam hukum pidananya dan diancam dengan suatu sanksi.

### **b. Pelanggaran**

Pelanggaran berasal dari kata “langgar” yang berarti bertubrukan, bertumbukan, serang-menyerang, dan bertentangan. “Pelanggaran” artinya perbuatan (perkara) melanggar artinya tindak pidana yang lebih ringan daripada kejahatan.

Dalam sistem perundang-undangan hukum pidana, tindak pidana dapat dibagi menjadi dua golongan yaitu: kejahatan *misdrijve* dan pelanggaran *overtrdingen*. Alasan pembedaan antara kejahatan dan pelanggaran adalah jenis pelanggaran lebih ringan dari pada kejahatan. Kedua istilah tersebut pada hakikatnya tidak ada perbedaan yang tegas karena keduanya sama-sama delik atau perbuatan yang boleh dihukum. Hal ini dapat diketahui dari ancaman pidana pada pelanggaran tidak ada yang diancam dengan pidana penjara, tetapi berupa pidana kurungan dan denda, sedangkan kejahatan lebih didominasi dengan ancaman pidana penjara. Secara kuantitatif pembuat Undang-undang membedakan delik kejahatan dan pelanggaran sebagai berikut: ( Amir Ilyas, 2012 : 29)

1. Pasal 5 KUHP hanya berlaku bagi perbuatan-perbuatan yang merupakan kejahatan di Indonesia. Jika seorang Indonesia

yang melakukan delik di luar negeri yang digolongkan sebagai delik pelanggaran di Indonesia, maka dipandang tidak perlu dituntut.

2. Percobaan dan membantu melakukan delik pelanggaran tidak dipidana.
3. Pada pemidanan terhadap anak dibawah umur tergantung pada apakah itu kejahatan atau pelanggaran.

Pada hakekatnya tidak ada perbedaan yang tegas antara kejahatan dan pelanggaran. Keduanya merupakan tindak pidana, sama-sama delik atau perbuatan yang boleh dihukum. Justru karena itulah oleh undang-undang senantiasa perlu ditegaskan dengan nyata dalam undang-undang itu sendiri manakah yang kejahatan dan yang manakah yang harus dipandang sebagai pelanggaran. Tanpa penegasan itu tidak mungkin untuk membedakan kejahatan dari pelanggaran. Walaupun demikian dapat dikatakan, bahwa pembagian delik dalam kejahatan dan pelanggaran itu berdasarkan perbedaan antara apa yang disebut delik hukum (*rechtsdelict*) dan delik undang-undang (*wetsdelict*). Suatu perbuatan merupakan delik hukum (kejahatan), jika perbuatan itu bertentangan dengan asas-asas hukum positif yang hidup dalam rasa hukum di kalangan rakyat, terlepas daripada hal apakah azas-azas tersebut dicantumkan dalam undang-undang pidana. Tidak perlu membaca undang-undang tiap-tiap orang, bahkan seorang sederhana yang asal dari gunung sekalipun mudah dapat merasakan bahwa membunuh, mencuri, menggelapkan, menipu, menganiaya, berzinah, memperkosa perempuan, merampok dan sebagainya itu (ini semua kejahatan) perbuatan-perbuatan yang dilarang.

Sebaliknya delik undang-undang (pelanggaran) ini adalah merupakan peristiwa-peristiwa pidana yang kecil-kecil seperti minta-minta di jalan umum, mengadu ayam tanpa izin, kentara mabuk di jalan umum, berjalan di kanan jalan, memberhentikan kendaraan di tikungan jalan dan sebagainya, ancaman pidananya pun lebih ringan daripada kejahatan-kejahatan. ( R. Soesilo, 1979 :19)

A.S. Alam dan Amir Ilyas menyebutkan bahwa Pelanggaran merupakan semua pasal-pasal yang disebut di dalam buku III (tiga) KUHP, seperti saksi di persidangan yang memakai jimat pada waktu ia harus memberi keterangan dengan bersumpah, dihukum dengan hukuman kurungan selama-lamanya 10 hari atau denda. Pelanggaran di dalam bahasa inggris disebut *misdemeanor*. Ancaman hukumannya biasanya hukuman denda saja. Contohnya yang banyak terjadi misalnya pada pelanggaran lalu lintas.

Berdasarkan penjelasan yang telah dikemukakan di atas dapat disimpulkan bahwa pelanggaran adalah

1. Perbuatan yang bertentangan dengan apa yang secara tegas dicantumkan dalam Undang-undang pidana.
2. Pelanggaran merupakan tindak pidana yang lebih ringan dari kejahatan baik perbuatannya maupun hukumannya.

Dengan demikian suatu tindakan dinyatakan telah melanggar apabila hakikat dari perbuatan itu menimbulkan adanya sifat melawan hukum dan telah ada aturan dan atau telah ada Undang-undang yang mengaturnya. Walaupun perbuatan itu telah menimbulkan sifat yang

melawan hukum, namun belum dapat dinyatakan sebagai suatu bentuk pelanggaran sebelum diatur dalam perundang-undangan.

Adapun alasan perbedaan antara kejahatan dan pelanggaran adalah jenis pelanggaran lebih ringan dari pada kejahatan. Hal ini dapat diketahui dari ancaman pidana pada pelanggaran tidak ada diancam dengan pidana penjara, tetapi berupa pidana kurungan denda, sedangkan kejahatan lebih di dominasi dengan ancaman pidana penjara. Kriteria lain yang membedakan antara kejahatan dan pelanggaran yakni kejahatan merupakan delik-delik yang melanggar kepentingan hukum dan juga menimbulkan bahaya secara kongkret, sedangkan pelanggaran itu hanya membahayakan *in abstracto* saja.

### **c. Jenis pelanggaran lalu lintas**

Kata “Lalu lintas” dalam kamus Besar Indonesia adalah berjalan hilir mudik, berhubungan perjalanan (kendaraan dsb). Sedangkan pengertian lalu lintas Dalam Pasal 1 angka 2 UU LLAJ yaitu Gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.

Pengertian mengenai pelanggaran lalu lintas dapat disimak dalam brosur penyuluhan hukum VIII tentang pelaksanaan lalu lintas yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Pembinaan Badan Peradilan Umum Departemen Kehakiman edisi 1 tahun 1993 yang selengkapnya Berbunyi : ‘Pelanggaran lalu lintas adalah setiap pelanggaran yang dilakukan oleh pemakai jalan baik terhadap rambu-rambu lalu lintas maupun dalam cara mengemudi jalan. Orang yang menggunakan kendaraan bermotor maupun pejalan kaki’.



Dari pengertian di atas telah nampak bahwa adanya pelanggaran karena telah bersikap atau membuat tindakan yang bertentangan dengan ketentuan UU LLAJ. Dengan kata lain, bahwa akibat dari ketidak patuhannya terhadap peraturan-peraturan yang ditetapkan di jalan.dimaksukkan ke dalam kategori melakukan pelanggaran lalu lintas.

Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan atau tindakan seseorang yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas dan angkutan jalan yang termaksud dalam UU LLAJ.

Jenis pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan oleh kendaraan bermotor, yaitu :

*a. Tidak membawa SIM*

Tidak dapat menunjukkan Surat Ijin Mengemudi yang Sah  
Pasal 288 ayat (2) jo Pasal 106 ayat (5) hrf b.

*b. Tidak memiliki SIM*

Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan, tidak memiliki Surat Izin Mengemudi Pasal 281 jo Pasal 77 ayat (1)

*c. STNK / STCK tidak sah*

Kendaraan Bermotor tidak dilengkapi STNK atau STCK yang ditetapkan oleh Polri. Psl 288 ayat (1) jo Psl 106 ayat (5) huruf a.

*d. TNKB tidak sah*

Kendaraan Bermotor tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Polri. Pasal 280 jo pasal 68 ayat (1)

*e. Gerakan lalu lintas*

Melanggar aturan gerakan lalu lintas atau tata cara berhenti dan parkir. Pasal 287 ayat (3) jo Pasal 106 ayat (4) e

*f. Berpindah lajur atau bergerak ke samping*

Tidak memberikan isyarat saat akan berpindah lajur atau bergerak kesamping. Pasal 295 jo pasal 112 ayat (2)

*g. Melanggar rambu atau marka*

Marka Melanggar aturan Perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu lalu lintas atau Marka. Psl 287 ayat(1) jo psl 106(4) hrf (a) dan Psl 106 ayat(4) hrf (b)

*h. Hak pejalan kaki atau pesepeda*

Tidak mengutamakan pejalan kaki atau pesepeda. Pasal 284 jo 106 ayat (2).

**d. Dasar hukum pelanggaran lalu lintas**

Berdasarkan UU LLAJ, pelanggaran di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang harus dilakukan penegakan hukumnya adalah:

1. Tidak bisa menunjukkan SIM

Ketentuan mengenai pelanggaran tersebut diatur dalam pasal 288 ayat (2):

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan dan/atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

2. Tidak memiliki SIM

Ketentuan atas pelanggaran tidak memiliki SIM diatur dalam pasal 281:

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling

lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).

### 3. STNK / STCK tidak sah

Ketentuan mengenai STNK atau STCK tidak sah sebagaimana yg ditetapkan oleh POLRI diatur dalam pasal 288 ayat 1:

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

### 4. TNKB tidak sah

Ketentuan mengenai Kendaraan Bermotor tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Polri diatur dalam pasal 280 :

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

### 5. Gerakan lalu lintas

Ketentuan mengenai Melanggar aturan gerakan lalu lintas atau tata cara berhenti dan parkir diatur dalam pasal 287 ayat 3 :

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan gerakan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf d atau tata cara berhenti dan Parkir sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf e dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

6. Berpindah lajur atau bergerak ke samping

Ketentuan mengenai Tidak memberikan isyarat saat akan berpindah lajur atau bergerak ke samping diatur dalam Pasal 295 :

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping tanpa memberikan isyarat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 112 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

7. Melanggar rambu atau marka

Ketentuan mengenai Marka Melanggar aturan Perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu lalu lintas atau Marka diatur dalam Pasal 287 ayat 1 :

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

8. Hak pejalan kaki atau pesepeda

Ketentuan mengenai Tidak mengutamakan pejalan kaki atau pesepeda Pasal 284 :

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki atau pesepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

**B. Pengertian Sepeda motor**

Sepeda motor adalah sebuah kendaraan beroda 2, dimana rodanya berbaris dan memungkinkan dengan kecepatan tinggi dan dengan kecepatan tinggi tersebut sepeda motor mampu menjaga

keseimbangan sehingga sepeda motor tersebut tidak terbalik ataupun jatuh. Dengan kemudi (stang) pengendara dapat mengendalikan sepeda motor tersebut untuk berbelok kekiri atau kekanan.

Pasal 1 angka (19) UU LLAJ menyatakan sepeda motor adalah kendaraan bermotor roda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah. Sepeda motor merupakan kendaraan yang memudahkan pengendara bisa berpergian dengan waktu relatif cepat. Ukuran sepeda motor yang relatif kecil memungkinkan untuk bisa melaju dengan cepat walaupun dalam keadaan macet. Agar sepeda motor bisa melaju, sepeda motor membakar bensin untuk menghasilkan tenaga dan mendorong dirinya. Sepeda motor berdiri berimbang pada dua roda. Kemudian ,daya mesinnya diteruskan keroda belakang sehingga dapat melaju di jalan.

### **C. Pengertian Lampu utama**

Kamus Bahasa Indonesia menyatakan bahwa lampu adalah alat penerang di dalam kegelapan. Secara umum yang dimaksud lampu utama pada sepeda motor adalah sebagai tanda eksistensi yang artinya tanda dimana suatu motor berada. Lampu utama sering juga di sebut lampu kepala atau *head light*. Fungsi sebuah lampu utama pada sepeda motor adalah untuk membungkus cahaya yang di berasal dari lampu pijar untuk memberikan penerangan / cahaya yang cukup pada arah diinginkan pengendara sepeda motor.

#### D. Pengertian Siang hari

Siang hari menurut Kamus Bahasa Indonesia adalah bagian hari yang terang yaitu dari matahari terbit sampai matahari terbenam. Saat siang hari yang sangat terang, membuat mata pengendara sepeda motor seakan terbiasa melihat benda-benda disekitar (jalanan, trotoar, pohon dan sebagainya). Ketika pengendara sepeda motor melihat ada kilasan atau sinar cahaya pada saat seperti itu, membuat perhatian pengendara mengarah ke cahaya tersebut. Hal inilah yang menjadi dasar DRL (*Daytime Running Light*) perlu dilaksanakan. Refleks saat mengemudi dari apa yang pengendara sepeda motor lihat, menentukan seberapa cepat respon pengendara saat melaju dalam kecepatan tertentu. Semakin cepat kendaraan pengendara melaju, maka jarak pandang yang dapat segera ditangkap mata untuk melakukan reaksi adalah seperti dalam tabel dibawah ini:

Tabel 1  
Hubungan antara kecepatan dan jarak pandang aman

Kecepatan Kendaraan	Jarak Pandang Aman di Persimpangan	Jarak Pandang Aman Saat Akan Menyusul
40 km/h	80 m	160 m
60 km/h	120 m	220 m
80 km/h	170 m	340 m
100 km/h	230 m	480 m

*Sumber : Lembaga Bantuan Hukum Jakarta*

Tabel di atas menunjukkan bahwa saat akan menyusul di kecepatan 60 km/h mata pengendara sepeda motor harus dapat melihat benda/kendaraan dengan jarak 220 meter di depan pengendara. Lebih

dekat dari itu, respon pengendara akan lambat mencerna benda, apakah itu dalam kecepatan 60 km/h tersebut. Jika dibantu dengan program *Daytime Running Light* (menghidupkan lampu pada siang hari), maka akan sangat membantu pengendara melihat dari jauh kendaraan (sepeda motor) yang datang dari arah depan atau samping serta dari belakang melalui kaca spion.

#### **E. Pengertian Lalu lintas**

Menyadari peranan transportasi, maka lalu lintas ditata dalam system transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas yang tertib, selamat, aman, nyaman. Cepat, teratur, lancar dan dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat. Lalu lintas yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri perlu dikembangkan dan dimanfaatkan sehingga mampu menjangkau seluruh wilayah pelosok daratan.

Untuk memahami pengertian lalu lintas, penulis kemukakan pengertian lalu lintas menurut UU LLAJ adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.

Ramdlon Naming (1983:19) mengemukakan bahwa lalu lintas jalan adalah sarana komunikasi dan transportasi yang terdiri dari jalan (terbuka untuk umum) dan kendaraan (bermotor dan tidak bermotor) yang digunakan oleh manusia sebagai kegiatan hilir mudik (pergi pulang) untuk mencapai tujuan.

W.J.S. Poerwadarminta (1983:555) mengemukakan bahwa lalu lintas adalah berjalan bolak balik, hilir mudik dan perjalanan di jalan sebagainya, serta perhubungan antara sebuah tempat tinggal dan lainnya ( dengan jalan pelayaran, udara, darat, dan sebagainya).

Dapat ditarik kesimpulan bahwa pengertian lalu lintas dalam arti luas adalah hubungan antar manusia dengan ataupun tanpa disertai alat penggerak dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan jalan sebagai ruang geraknya.

#### **F. Undang-Undang NO. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

UU LLAJ telah ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Undang-Undang ini adalah kelanjutan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, terlihat bahwa kelanjutannya adalah merupakan pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah klausul yang diaturnya, yakni yang tadinya 16 bab dan 74 pasal, menjadi 22 bab dan 326 pasal.

Jika melihat undang-undang sebelumnya yakni undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 menyebutkan Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda



perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara.

Berbeda dengan undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, undang-undang ini melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Peraturan mengenai program *Daytime Running Light* (menghidupkan lampu pada siang hari) ini merupakan salah satu ketentuan baru yang dituangkan dalam Pasal 107 UU LLAJ, yang menyebutkan bahwa (1) Pengemudi kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama kendaraan bermotor yang digunakan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu. Sedangkan pada ayat (2) Pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

Di satu pihak mengatakan bahwa peraturan tersebut dikeluarkan untuk menekan angka kecelakaan yang selalu meningkat setiap tahunnya. Sedangkan dipihak lain berpendapat bahwa peraturan tersebut suatu kekeliruan yang dipaksakan kepada masyarakat. Ketentuan pidana dari pelaksanaan program *Daytime Running Light* ini diatur dalam Pasal 293 ayat (2) dimana setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari dipidana dengan kurungan paling lama 15 hari atau denda paling banyak Rp100.000,00.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Lokasi Penelitian**

Untuk mendapatkan data dan informasi yang diperlukan berkaitan maka penulis melakukan penelitian dengan memilih lokasi penelitian di Kepolisian Resort Kota Besar Makassar (POLRESTABES) yang beralamat di Jalan Jend. Ahmad Yani No.9 Makassar. Lokasi ini dipilih dengan pertimbangan di Kota Makassar masih banyak pengguna kendaraan bermotor yang belum menyalakan lampu di siang hari.

#### **B. Jenis dan Sumber data**

Adapun jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Data primer, yaitu data yang diperoleh melalui penelitian di lapangan dengan mengadakan wawancara (*interview*) kepada pihak yang berkompeten dalam melakukan pengumpulan data.
2. Data sekunder, yaitu data yang diperoleh melalui studi kepustakaan yakni melalui literatur atau buku-buku serta peraturan-peraturan yang ada relevansinya dengan materi yang dibahas.

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Penelitian pustaka (*library research*), yaitu menelaah berbagai buku kepustakaan, karya tulis serta peraturan perundang-undangan dengan objek penelitian.

2. Penelitian lapangan (*field research*) yaitu mengadakan wawancara serta melakukan pengumpulan data dengan mengamati secara sistematis terhadap fenomena-fenomena yang diselidiki.

### **C. Teknik Pengumpulan Data**

Teknik Pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Wawancara, dilakukan terhadap narasumber secara langsung sebagai sumber informasi agar dapat diketahui tanggapan, pendapat, serta penyebab dari kasus tersebut.
2. Dokumen yaitu teknik pengumpulan data dengan cara mencatat dokumen-dokumen (arsip) yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dikaji.
3. Observasi yaitu metode atau cara-cara yang menganalisis secara sistematis mengenai tingkah laku dengan melihat atau mengamati individu atau kelompok secara langsung

### **D. Analisis data**

Data yang diperoleh penulis kelak akan dituangkan dengan menggunakan metode deskriptif. Dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif dimaksudkan untuk menggambarkan serta menguraikan secara keseluruhan data yang diperoleh dari hasil studi kepustakaan dan penelitian lapangan yang berkaitan dengan judul penulisan hukum secara jelas dan rinci yang kemudian dianalisis guna menjawab permasalahan yang diteliti.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Implementasi Pasal 293 Ayat (2) UU LLAJ No. 22 Tahun 2009 tentang Kewajiban Pengendara Sepeda Motor Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari.**

Undang – undang lalu lintas dan angkutan jalan mulai diterapkan di Kota Makassar pada saat disahkan oleh Presiden RI tertanggal 22 juni 2009, setelah melalui masa sosialisasi dengan gencar selama 3 bulan, maka mulai 22 september 2009 peraturan dalam UU LLAJ dinyatakan mulai berlaku.

Dalam UU LLAJ salah satu bentuk kewajiban lalu lintas adalah menyalakan lampu utama pada siang hari untuk kendaraan roda dua yang ketentuan pidananya dirumuskan dalam Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ dengan ancaman pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari dan/atau denda paling banyak Rp. 100.000,00 (seratus ribu rupiah). Berdasarkan wawancara dengan Polisi Lalu Lintas (Polantas) Polrestabes di Kota Makassar kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari diterapkan di Kota Makassar setelah masa sosialisasi UU LLAJ tertanggal 22 september 2009. Akan tetapi, faktanya sampai saat ini, kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari belum efektif berlaku di kota Makassar. Ini dapat dilihat dari masih banyaknya pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama di siang hari, hal ini dikarenakan kurangnya kesadaran hukum dan ketaatan hukum masyarakat terhadap keberlakuan peraturan ini. Polantas Kota Makassar

belum mengambil tindakan dengan memberi bukti pelanggaran (TILANG) bagi pengendara kendaraan sepeda motor yang tidak menyalakan lampu pada siang hari saat berkendara di jalan raya. Tindakan yang dilakukan oleh Polantas masih berupa teguran. Adapun, yang dilakukan oleh Polantas yaitu memberikan tindakan teguran kepada pelanggar, agar pelanggar mematuhi peraturan lalu lintas dan tidak mengulangi perbuatannya lagi.

Upaya penanggulangan yang ditempuh oleh Sat lantas Polrestabes Kota Makassar terhadap pengendara sepeda motor tidak menyalakan lampu utamanya pada siang hari, masih upaya preventif (pencegahan). Hal ini dimaksudkan sebagai usaha mengadakan perubahan-perubahan yang bersifat positif terhadap kemungkinan terjadinya gangguan dalam ketertiban dan keamanan (stabilitas hukum)

Tindakan preventif ini merupakan usaha yang lebih baik dari pada membasmi setelah terjadinya suatu tindak pidana. Mencegah adalah lebih baik dari pada mencoba mendidik penjahat menjadi orang baik. Lebih baik disini berarti lebih mudah mencapai tujuan yang diinginkan, bahkan menjadi salah satu ajaran penting dalam kriminologi yaitu usaha-usaha untuk mencegah kejahatan harus lebih di utamakan dari pada usaha-usaha untuk memperbaiki para pelaku.

Usaha preventif yang telah dilakukan oleh Kesatuan Lalu lintas Polres tabes Makassar yaitu pencegahan dilakukan secara dini melalui kegiatan-kegiatan edukatif seperti melakukan sosialisasi kepada target aturan hukum antara lain:

## 1. Penyuluhan tentang berlalu lintas

Adapun bentuk-bentuk penyuluhan hukum yang dilakukan oleh Kesatuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar, yaitu:

- a. memberikan penyuluhan dan pemahaman tentang UU LLAJ mengenai penggunaan sarana transportasi di bawah umur 17 tahun tidak boleh mengendarai kendaraan karena belum memiliki uji kompetensi mengenai kendaraan atau belum memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM) di SMPN 1, SMPN 3, SMPN 11, SMPN 13 dan SKMN 4 Makassar.
- b. Memberikan penyuluhan UU LLAJ, *safety riding* atau teknik berkendara yang benar kepada siswa/siswi SMAN 5 dan SMAN 17 agar lebih memahami bagaimana mengendarai kendaraan sehingga tidak terjadi kecelakaan dan selamat sampai tujuan
- c. *Police goes to campus*, melaksanakan diskusi publik UU LLAJ di Universitas 45 Makassar dan di Universitas Muslim Indonesia
- d. Penyuluhan UU LLAJ dan keselamatan mengendarai sepeda motor dengan mengenakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI) agar siswa/siswi SMA/SMK dan SMP lebih memahami manfaat helm sebagai pelindung kepala bukan sekedar aksesoris atau hiasan tapi untuk kepala dari benturan.
- e. Pemberian bunga, brosur tertib lalu lintas dan ketentuan pidana tilang (operasi simpatik) kepada pengguna jalan umum.
- f. Membagikan brosur cara aman berkendara, brosur aman dan nyaman dan brosur ketentuan denda tilang dalam acara tudang sipulung di gedung graha pena jalan Urip Sumiharjo Makassar.

- g. Perkenalan rambu-rambu lalu lintas, sosialisasi UU LLAJ, pemutaran film animasi tata tertib di jalan dan berlalu lintas, penggunaan helm dan manfaatnya kepada siswa-siswi TK pertiwi yang dihadiri sebanyak 203 murid beserta orang tuanya.
  - h. Penyuluhan kepada supir angkutan umum mengenai larangan parkir, ambil penumpang, stop dibadan jalan.
  - i. Penyuluhan kepada *bykers/club* motor tentang tata tertib berlalu lintas yang dilaksanakan di depan monument mandala di jalan Jenderal sudirman.
  - j. Penyuluhan UU LLAJ kepada pedagang kaki lima di Wilayah Kecamatan ujung Pandang Kota Makassar.
2. Polisi menyapa masyarakat yang dilaksanakan secara rutin tiap hari minggu di sekitar Anjungan Pantai Losari Makassar.
3. Pelatihan berlalu lintas
- Pelatihan ini ditujukan kepada seluruh tukang parkir yang ada di kota Makassar.
4. Pelayanan pembuatan SIM
- Pelayanan pembuatan SIM telah dilaksanakan dengan baik. Misalnya saja pelayanan pembuatan SIM juga telah hadir di beberapa Mall Makassar sehingga mempermudah warga dalam pengurusan SIM, seperti contoh di Mall pa'nakkukang.
5. Pemasangan spanduk, baliho, pamphlet dan penyebaran brosur.
- Hal ini dapat dilihat disepanjang jalan kota Makassar seperti anjuran untuk memakai helm standar.

6. Pemasangan rambu-rambu peringatan bekerja sama dengan Jasa Raharja.
7. Melakukan kegiatan dialog interaktif tentang tertib lalu lintas di beberapa Stasiun Tv dan Radio di Kota Makassar.

Dengan demikian, dari pemaparan di atas dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari saat berkendara sudah diterapkan di kota Makassar akan tetapi belum efektif berlaku atau belum dilakukan secara maksimal. Dan sampai saat ini upaya-upaya yang ditempuh Sat Lantas Polresta Makassar masih bersifat preventif (pencegahan).

#### **B. Kendala Yang Dihadapi Oleh Penegak Hukum Dalam Mengimplementasikan Kewajiban Pengendara Sepeda Motor Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari Di Kota Makassar.**

Dalam melakukan penerapan UU LLAJ tentang kewajiban pengendara sepeda motor menyalakan lampu utama pada siang hari, Sat Lantas Polresta Makassar menemukan beberapa kendala. Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis terdapat beberapa faktor yang menyebabkan masih banyak pengendara yang tidak menaati atau melakukan pelanggaran tentang kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari. Adapun faktor-faktor tersebut adalah:

1. Faktor masyarakat
  - a. Faktor ketidakpahaman/ketidaktahuan masyarakat.

Pengetahuan berlalu lintas sangatlah penting sehingga dapat meminimalkan terjadinya pelanggaran lalu lintas. Ada beberapa



pengendara sepeda motor melakukan pelanggaran lalu lintas dalam hal ini tidak menyalakan lampu utama pada siang hari karena tidak mengetahui berlakunya aturan tersebut.

Berdasarkan pemaparan diatas, maka penulis melakukan penelitian dengan membagikan kuisisioner kepada pengendara di kota Makassar, sehingga memperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 2.

Data Pengetahuan Mengenai Keberlakuan Kewajiban Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari di Kota Makassar Berdasarkan UU LLAJ

N= 50

Jawaban	frekuensi	Presentase (%)
Mengetahui	42	84 %
Tidak mengetahui	8	16 %
Jumlah	50	100 %

*\*Sumber Data ; Hasil Kuisisioner*

Tabel 1 di atas menunjukkan bahwa dari 50 responden, terdapat 42 responden (84%) yang mengetahui tentang keberlakuan kewajiban pengendara sepeda motor menyalakan lampu utama di siang hari dan 8 orang (16 %) yang tidak mengetahui tentang keberlakuan kewajiban pengendara sepeda motor menyalakan lampu utama di siang hari. Dari data tersebut diatas dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa masih ada masyarakat yang tidak mengetahui tentang keberlakuan kewajiban pengendara sepeda motor menyalakan lampu utama di siang hari saat berkendara, sehingga masih ada pengendara sepeda motor yang melakukan pelanggaran lalu lintas.

Untuk meminimalkan terjadinya pelanggaran lalu lintas, pengendara sepeda motor harus mengetahui ketentuan pelanggaran lalu lintas yang diatur dalam UU LLAJ khususnya mengenai adanya aturan kewajiban pengendara sepeda motor menyalakan lampu utama disiang hari. Untuk mengetahui hal tersebut, langkah yang ditempuh oleh Sat Lantas Polretabes Kota Makassar yaitu menggalangkan sosialisasi kepada seluruh target aturan hukum, dengan mengadakan penyuluhan – penyuluhan UU LLAJ di SMA-SMA yang ada di kota Makassar, pemasangan spanduk himbauan tertib lalu lintas, pemasangan baliho wajib menyalakan lampu utama pada siang hari, membagikan brosur-brosur mengenai peraturan-peraturan yang ada dalam UU LLAJ dan melakukan kegiatan dialog interaktif tentang tata tertib lalu lintas di beberapa Stasiun TV dan Radio di Kota Makassar.

## 2. Faktor ketidakdisiplinan masyarakat

Pada umumnya setiap orang mengetahui adanya suatu aturan tentang kewajiban pengendara menyalakan lampu utama pada siang hari tetapi tidak sedikit pengendara mengabaikan peraturan lalu lintas tersebut, sehingga masih banyak pengendara tidak menyalakan lampu utama pada kendaraannya di siang hari.

Untuk mengetahui tingkat ketaatan pengendaraa, maka penulis membagikan kuisioner sebanyak 50 kepada pengendara dan hasilnya dapat dilihat pada table 1 di atas, ada 42 responden yang mengetahui tentang keberlakuan kewajiban pengendara menyalakan lampu pada siang hari saat berkendara di Kota Makassar. Oleh karena itu, dari 42 responden tersebut dapat dilihat tingkat ketaatannya pada tabel berikut;

Tabel 3  
Data tingkat ketaatan pengendara

N=42

Jawaban	Frekuensi	Presentase
Mengetahui dan menaati	8	19,04%
Mengetahui dan tidak menaati	34	80,96%
Jumlah	42	100%

*\*Sumber Data: Hasil Kuisioner*

Tabel di atas menunjukkan bahwa dari 42 responden terdapat 8 responden (19,04%) yang mengetahui dan menaati dan 34 responden (80,96%) yang mengetahui dan tidak menaati aturan hukum tersebut. Dari data tersebut dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa tingkat kesadaran hukum dan ketaatan hukum masyarakat terhadap suatu aturan hukum atau suatu perundang-undangan masih sangat rendah.

Ketidaktahuan dan ketidakdisiplinan masyarakat yang membuat Sat Lantas Polrestabes Makassar belum melakukan penindakan dengan Tilang kepada pengendara yang tak menyalakan lampu kendaraan pada siang hari saat berkendara, melainkan masih penindakan dengan teguran dan mengadakan sosialisasi kepada masyarakat. Jadi, tindakan yang ditempuh Sat Lantas Polrestabes di Kota Makassar masih bersifat preventif.

Menurut Soerjono Soekanto, penegakan hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat oleh karena itu, dipandang dari sudut tertentu maka masyarakat dapat mempengaruhi penegakan hukum tersebut. Berdasarkan pendapat Soerjono Soekanto di atas penulis dapatlah dinyatakan bahwa penegakan hukum bukan hanya dibebankan kepada

aparatus penegak hukum semata melainkan masyarakat harus ikut campur dalam penegakan hukum dengan cara menaati keseluruhan aturan yang telah dibuat oleh pembuat undang-undang.

Padahal seharusnya menaati semua peraturan yang berlaku di Indonesia termasuk kewajiban pengendara untuk menyalakan lampu utama kendaraan di siang hari. Menurut H. Bix terdapat beberapa alasan bagi seseorang untuk menaati peraturan tersebut. Adapun alasan-alasan tersebut adalah (Achmad Ali, 2009; 347) :

- a. *Consent* (persetujuan). Melalui beberapa tindakan atau tindak bertindak, yang signifikan dari seseorang, contohnya ikut dalam pemungutan suara, menerima manfaat yang diberikan oleh pemerintah, termaksud penerimaan perlindungan polisi; atau dengan cara tidak pindah kenegara lain, seseorang dengan jelas dianggap menyetujui aturan hukum tertentu yang digunakannya itu dan ini berarti seseorang tersebut, telah menaati aturan yang dibuat oleh pemerintah
- b. *Fairness, reciprocity, of fair play* (keadilan, hubungan timbal balik, atau perlakuan yang fair). Masyarakat sipil dilihat sebagai suatu jenis *beneficial joint enterprise* yang menguntungkan, di mana masing-masing orang membatasi kebebasannya dengan ekspektasi di mana pihak yang lain juga akan melakukan hal yang sama, dengan keyakinan bahwa dalam hal ini, kewajiban untuk menaati hukum adalah satu kewajiban terhadap sesama warga Negara, dan bukan kewajiban kepada pemerintah.

- c. *Gratitude* (sikap berterimah kasih). Sebagaimana warga Negara menerima manfaat dari negaranya, maka mereka juga mempunyai satu kewajiban untuk berterima kasih dengan cara menaati aturan hukum yang diberlakukan oleh Negara.
- d. *Moral duty* (kewajiban moral) untuk mendukung institusi-institusi secara sungguh-sungguh (*an argument that obviously applies only if the legal system in question is just*).

Berkaitan dengan kewajiban untuk menaati hukum tersebut maka perlu pula dikemukakan tentang jenis-jenis ketaatan. Menurut H.C. Kelman terdapat tiga jenis ketaatan, yaitu :

- a. Ketaatan yang bersifat *compliance*, yaitu jika seseorang menaati suatu aturan, hanya karena takut terkena sanksi. Kelemahan ketaatan jenis ini, karena membutuhkan pengawasan yang terus-menerus.
- b. Ketaatan yang bersifat *identification*, yaitu jika seseorang menaati suatu aturan, hanya karena takut hubungan baiknya dengan pihak lain menjadi rusak.
- c. Ketaatan yang bersifat *internalization*, yaitu jika seseorang menaati suatu aturan, benar-benar karena merasa bahwa aturan itu sesuai dengan nilai-nilai intristik yang dianutnya.

Di dalam realitasnya, berdasarkan konsep H.C. Kelman tersebut, seseorang dapat menaati suatu aturan hukum, hanya karena ketaatan salah satu jenis saja, misalnya hanya taat karena *compliance* dan tidak karena *identification* atau *internalization*. Tetapi juga dapat terjadi,

seseorang menaati suatu aturan hukum, berdasarkan dua jenis atau bahkan tiga jenis sekaligus. Selain karena aturan hukum itu memang cocok dengan nilai-nilai intrinsik yang dianutnya, juga sekaligus ia dapat menghindari sanksi dan memburuknya hubungan baiknya dengan pihak lain.

Jadi dengan mengetahui adanya tiga jenis ketaatan tersebut, maka tidak dapat sekedar menggunakan ukuran ditaatinya suatu aturan hukum atau perundang-undangan sebagai bukti efektifnya aturan tersebut, tetapi paling tidaknya juga harus ada perbedaan kualitas efektifitas. Semakin banyak warga masyarakat yang menaati suatu aturan hukum atau perundang-undangan hanya dengan ketaatan yang bersifat '*compliance*' atau '*identification*' saja, berarti kualitas efektifitasnya masih rendah; sebaliknya semakin banyak yang ketaatannya '*internalization*', maka semakin tinggi kualitas efektifitas aturan hukum atau perundang-undangan itu.

### 3. Faktor lemahnya penjatuhan sanksi oleh penegak hukum

Masyarakat tidak menaati aturan tentang kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari juga disebabkan karena belum ada penindakan langsung atau sanksi tegas oleh pihak Sat Lantas Polrestabes Makassar kepada pengendara yang tidak menyalakan lampu utama di siang hari saat berkendara sehingga tidak memberikan efek jera kepada masyarakat untuk mengulangi pelanggaran lalu lintas tersebut. Berdasarkan wawancara dengan Polantas Polrestabes Makassar sampai saat ini Polantas Kota Makassar belum mengambil penindakan dengan

tilang bagi pengendara yang tidak menyalakan lampu utama di siang hari melainkan tindakan yang dilakukan oleh polantas masih penindakan dengan teguran.

Efektif atau tidaknya suatu aturan hukum secara umum tergantung pada profesional dan optimal pelaksanaan, peran dan wewenang dan fungsi dari penegak hukum, baik dalam menjalankan tugas dibebankan terhadap diri mereka maupun dalam menegakkan perundang-undangan tersebut.

#### 4. Faktor biaya operasional

Pada umumnya setiap orang mengetahui adanya suatu aturan tentang kewajiban pengendara menyalakan lampu utama pada siang hari saat berkendara, tetapi ada beberapa pengendara yang tidak setuju atas keberlakuan kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari saat berkendara sehingga masih banyak pengendara sepeda motor tidak menyalakan lampu utama di siang hari.

Berdasarkan hasil kuisioner yang penulis sebarikan kepada pengendara, yang menjadi salah satu alasan pengendara tidak setuju atas keberlakuan tentang kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari merupakan suatu pemborosan energi, cepat merusak aki sepeda motor serta masa pemakaian balon lampu utama cepat rusak dikarenakan awalnya fungsi lampu utama hanya pada malam hari setelah adanya aturan tersebut maka di siang hari pun tetap di fungsikan, sehingga sebagian masyarakat banyak yang mengeluh dengan adanya aturan tersebut.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

1. Implementasi Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ tentang kewajiban pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu di siang hari belum berlaku efektif karena masih banyak pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu saat berkendara di siang hari. Dalam menghadapi ketidaktaatan pengendara tersebut, pihak Sat Lantas Polrestabes Makassar belum menempuh tindakan represif seperti memberikan surat TILANG tetapi tindakan yang dilakukan masih tindakan preventif. Adapun tindakan preventif tersebut adalah melakukan sosialisasi tentang kewajiban menyalakan lampu di siang hari oleh pengendara sepeda motor.
2. Terdapat beberapa kendala yang dihadapi oleh aparat penegak hukum dalam menegakkan kewajiban bagi pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu di siang hari. Adapun kendala-kendala tersebut adalah *pertama*, kendala masyarakat yang terdiri dari ketidaktahuan/ketidakpahaman masyarakat dan ketidakdisiplinan masyarakat. *Kedua*, kendala lemahnya penjatuhan sanksi oleh penegak hukum dan *ketiga*, kendala ekonomi karena pelaksanaan peraturan ini akan menyebabkan pengendara menghabiskan dana lebih.



## **B. Saran**

1. Sat Lantas Polrestabes kota Makassar harus meningkatkan sosialisasi tentang kewajiban pengendara sepeda motor menyalakan lampu utama pada siang hari agar peraturan tersebut berlaku efektif.
2. Sat Lantas Polrestabes Kota Makassar harus bertindak tegas dengan memberikan sanksi kepada pengendara yang tidak melaksanakan kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari.
3. Sat Lantas Polrestabes Kota Makassar harus lebih meningkatkan sosialisasi kepada pengendara sepeda motor tentang kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari dengan memperbanyak penempatan spanduk, baliho, pamphlet tentang kewajiban tersebut di jalan-jalan protokol.

## DAFTAR PUSTAKA

### Sumber Buku

- Achmad Ali. 2009. *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Jurisprudential Theory)*. Jakarta : Kencana
- Amir Ilyas. 2012. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Yogyakarta: Rangkang Education.
- A.S. Alam.1992. *Bahan Kuliah Kriminologi* . Ujung Pandang: Fakultas Hukum Unhas.
- J.E. Sahetapy dan D. Marjdjono Reksodiputro. 1989. *Paradoks dalam Kriminologi* . Jakarta: Rajawali Press.
- P.A.F. Lamintang,1997,*Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Poerwadarminta,W.J.S. 1983. *Menggairahkan Kesadaran Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dalam Berlalu Lintas*. Jakarta: CV.Rajawali.
- R. Soesilo. 1979, *Pokok-Pokok Hukum Pidana Perturan Umum dan Delik-delik Khusus*. Bogor: Politeia.
- Ramdlon Naning. 1983. *Menggairahkan Kesadaran Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dalam Lalu Lintas Jalan*. Jakarta: Rajawali.
- Suedjono Dirdjosisworo,, 1976, *Penanggulangan Kejahatan*. Bandung: Alumni.
- Subekti,R,R. Tjitrosoedibio. 2008, *Kamus Hukum*. Jakarta: Pradnya Paramita.
- Suwardjoko P. Warpami. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa. 1989. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Tongat. 2006. *Hukum Pidana Materiil*. Malang: UMM Press

### Peraturan Perundang-undangan:

Undang- Undang Reuplik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

**Website**

<http://makassar.tribunnews.com/2012/11/23/sudah-128-orang-meninggal-di-jalanan>

Edy Halomoan Gurning. (04 Maret 2010). Lembaga Bantuan Hukum Jakarta. *Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya*. Diambil pada tanggal 28 September 2013 dari [http://www.bantuanhukum.hp/id/ dokumentasi/ makalah/227-implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalulintas -dan-angkutan-jalan-raya-](http://www.bantuanhukum.hp/id/dokumentasi/makalah/227-implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalulintas-dan-angkutan-jalan-raya-).